

GRANDI OPERE

Il Ponte costerà un visibilo: 6,5 miliardi di euro da reperire tra aumenti di capitale e project financing. L'Mpa: il governo troverà le risorse

Il ministro-ombra Andrea Martella: «Basta con la propaganda: prima bisogna fare le opere stradali e ferroviarie in Calabria e Sicilia»

Priorità di governo: il Ponte sullo Stretto

Matteoli: nel 2009 la prima pietra, nel 2016 l'apertura. C'è un piccolo problema: i finanziamenti

di Federica Fantozzi / Roma

RIPARTE il Ponte sullo Stretto. Il ministro Matteoli scrive al presidente della società creata ad hoc: «È un'opera prioritaria». Ciucci scandisce i tempi: l'anno prossimo la prima pietra, nel 2016 l'apertura al traffico, nel 2019 l'infrastruttura sarà realtà. Non è

una sorpresa, ma il governo si è mosso in velocità. Berlusconi nel 2002 aveva avviato il progetto, senza riuscirci perché il successivo esecutivo Prodi non considerava il ponte una priorità. Adesso il rilancio, apprezzato non da tutti. Il ministro ombra delle Infrastrutture Andrea Martella frena: «Prima opere stradali e ferroviarie in Calabria e Sicilia. Bisogna uscire dal clima di annunci e propaganda, ma ascolteremo le proposte governative». I Verdi ritengono inutile la costruzione perché la gente preferirà comunque l'aereo. Ma il «governatore» siciliano Lombardo si dice soddisfatto: «Il governo regionale lavorerà di concerto con quello nazionale». E il sottosegretario alle Infrastrutture Reina, anche lui dell'Mpa, promette: «Rispetteremo gli impegni presi. E Palazzo Chigi troverà le risorse nella sua programmazione economica».

Quello dei finanziamenti è un punto critico. Il ponte costerà 6,5 miliardi di euro, da reperire tra aumenti di capitale e project financing. I circa 50 milioni che il decreto fiscale del 2006 aveva destinato allo scopo sono stati dirottati dall'Unione sulla costruzione di strade e autostrade nelle due regioni coinvolte. Ora quindi, dopo sei anni di stop and go, si riparte da zero. Intanto arriva la decisione del consiglio dei ministri che quei fondi ex Fintecna destinati a opere pubbliche al Sud verranno usati per coprire il taglio dell'Ici. Protesta Anna Finocchiaro: «Uno scippo alla Sicilia, una scelta molto grave». Parla di «scandalo» anche il deputato del Pd Capodiciccia, mentre Oliverio

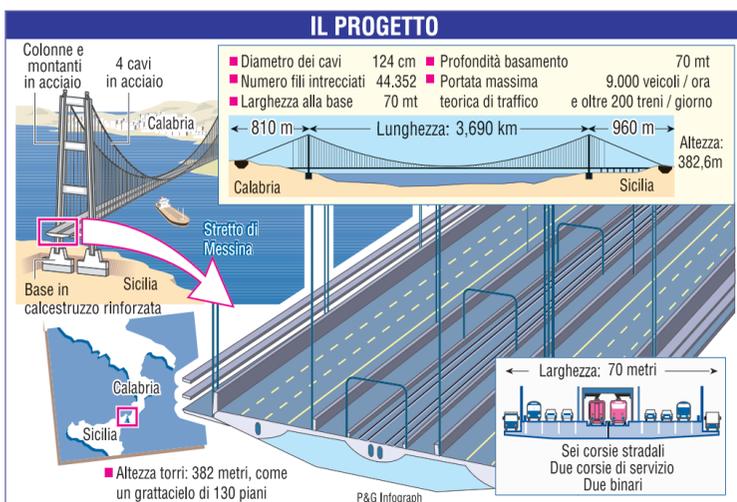
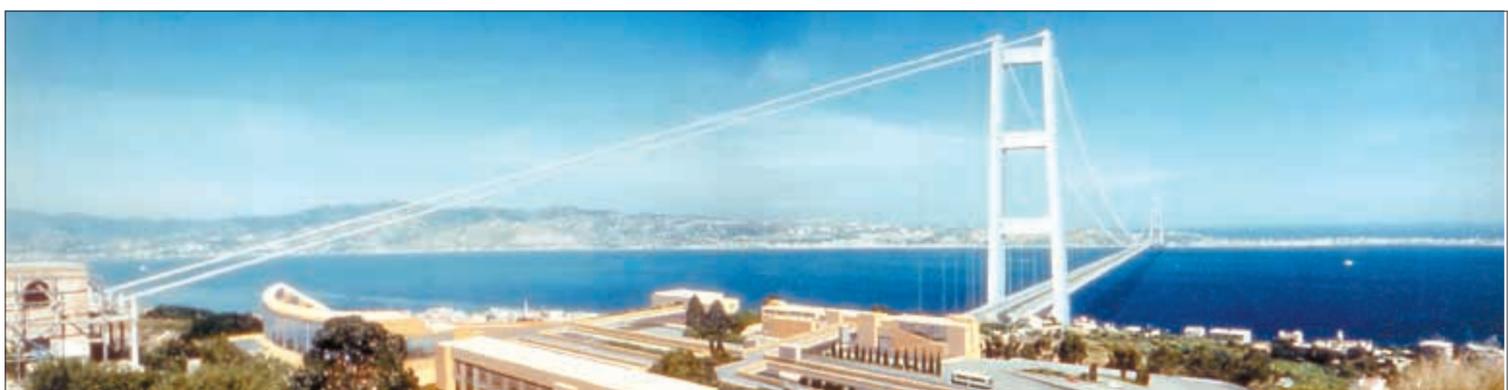
Finocchiaro «I fondi ex Fintecna per finanziare il taglio Ici? È uno scippo alla Sicilia»

denuncia: «Il sud preso in giro e abbandonato». Scrive Matteoli a Pietro Ciucci, presidente dell'Anas e della Stretto di Messina Spa: «Il collegamento stabile tra Sicilia e Continente è tra le infrastrutture che rivestono carattere prioritario e la sua realizzazione ha già costituito oggetto di affidamento al general contractor (Impregilo, ndr). Occorre porre in essere nei tempi più brevi tutte le condizioni per la ripresa delle attività». Il ministero farà la sua parte, promette Matteoli, e serve «un'immediata revisione della concessione e del piano economico-finanziario». Ciucci risponde che i prossimi sei mesi serviranno a mettere in ordi-

ne le carte, poi verrà ridefinita la concessione, fino ad aprire il cantiere nel maggio-giugno 2010. Obiettivo: inaugurare il ponte sullo Stretto di Messina nel 2016. È una boccata di ossigeno per la società, che l'ex ministro Di Pietro era riuscito a non far chiudere ma galleggiava senza prospettive. La prima ipotesi di un ponte ver-

so l'Isola risale agli anni '60. Dieci anni dopo fu costituita la Spa con capitali Iri, Ferrovie, Anas e regionali. Niente di fatto però fino all'accelerazione impressa da Berlusconi. Nel 2003 ha varato il decreto per la realizzazione, l'anno dopo Impregilo ha vinto la gara d'appalto. Deadline: 2007. Poi, le elezioni cambiano lo scenario.

I fondi vengono destinati ad altro. Il Parlamento, con una risoluzione, seppellisce l'opera. La commissione Bilancio del Senato approva un emendamento che prevedeva la messa in liquidazione della società entro il marzo 2008. Di Pietro però interviene: allo Stato costerebbe 500 milioni in penali alle imprese.



I numeri

Un progetto da capogiro... e dai costi strabilianti

Una volta realizzato, il Ponte sullo Stretto di Messina vanterebbe numerosi primati rispetto ai più grandi ponti sospesi al mondo. E il primo è la lunghezza della campata unica, che con i suoi 3.300 metri costituisce la luce centrale più lunga del mondo. L'impalcato avrà una lunghezza

complessiva di 3.666 metri, tenuto conto delle due campate laterali sospese e una larghezza di 60 metri. La sezione stradale dell'impalcato è composta da tre corsie per ogni carreggiata (due corsie di marcia e una di emergenza), ciascuna di 3,75 metri, mentre la sezione ferroviaria è composta da due binari con due marciapiedi laterali pedonabili. Da

record anche l'altezza delle due torri, che è stata aumentata di oltre 6 metri, fino a 382,60 metri. Il valore dell'opera si attesta intorno ai 6 miliardi di euro. Il 40% del fabbisogno, pari a 2,5 miliardi di euro, è finanziato attraverso l'aumento di capitale della società Stretto di Messina e il 60% verrebbe finanziato con il ricorso al project financing sul mercato internazionale.

IL CASO La bocciatura di Strasburgo: non è una priorità dell'Europa

Quanto costerà? Molto già costa «Un'opera inutile e faraonica»

/ Roma

Ritorna il Ponte. Già, ma chi paga? Quasi impossibile riaccappare per la coda i finanziamenti europei, quelli per cui combattè strenuamente Berlusconi al suo primo governo. Inserita di malavoglia tra i 22 progetti prioritari per l'Europa nel 2003, al 13esimo posto, la condizione fu: soldi solo se verrà garantita la sostenibilità ambientale e un'immediata inizio di lavori. A novembre 2003 la decisione shock: il Ponte sullo stretto non è una priorità, soprattutto perché non facilita i contatti tra Italia e Europa, semmai tra Italia e Italia. Già allora Lunardi fece spallucce: il piano finanziario è pronto, andremo avanti.

Come spesso accade, dietro la cortina delle dichiarazioni non c'era neanche il fumo. E così il Ponte ha agorizzato fino al marzo del 2004 quando è diventato oggetto di un'altra battaglia europea. Allora furono due senatori forzisti a scoprire che la Finanziaria aveva cancellato tutte le opere di ammodernamento ferroviario nel Sud. Seconda bocciatura annunciata. In più nel 2005 l'Europa ha avviato una procedura d'infrazione perché il progetto presentato dal

Governo «non è stato fatto correttamente». Caduto il governo Berlusconi, sotto il governo Prodi il Ponte, considerato un'opera inutile e faraonica, si è inabissato per riemergere a fior d'acqua: grazie alla polemica che contrappose i verdi - strenuamente avversi all'opera - e il ministro alle infrastrutture, Antonio Di Pietro. Che invece di sciogliere la società Stretto di Messina Spa a un passo dalla chiusura, come era stato deciso dall'Unione, le concesse un'estrema boccata d'ossigeno. Perché? Ora, forse, arriverà la risposta. Intanto le spese della società, ormai gravante sull'Anas, coronano. Non solo, come scrissero in un'interrogazione i senatori Paolo Bruti e Felice Casson, perché sotto il presidente Ciucci (700.000 euro annui di stipendio) lievitò la spe-

sa «emolumenti e gettoni di presenza degli amministratori» e gli stipendi dei dipendenti da 1.453.000 euro del 2002 a 6.590.000 euro del 2006. Certo, nel 2002 i dipendenti erano 36, nel 2006 erano diventati 102. E l'attività lavorativa, in quegli anni, non deve essere stata particolarmente fervida. Però bisognava star pronti. Già in campagna elettorale il Pd aveva rispolverato il progetto. Raffaele Lombardo, fondatore dell'Mpa, sostenne: «Il ponte è una priorità europea, perché è un'infrastruttura che fa parte del corridoio che collega la Sicilia a Berlino»; anche se l'Europa non sembra d'accordo. Poi aveva spiegato: «Non costerebbe nulla alle casse dello stato, perché sui sei miliardi, tre li pagherebbero le Ferrovie, che in 30 anni grazie a quest'opera risparmierebbero 30 miliardi; il resto lo investirebbero i privati, un 10-20% l'Europa». L'Europa no, come si è visto. Si potrebbe contestare anche all'ormai governatore della Sicilia che le Ferrovie pesano, e come, sulle casse dello stato, e peserebbero anche quei tre miliardi. Quanto ai privati, si spera che non siano magari gli stessi impegnati nella cordata Alitalia.

Nel 2005 l'Europa avviò una procedura d'infrazione. Il progetto presentato non era corretto

l'Unità/ANAC (ASSOCIAZIONE NAZIONALE AUTORI CINEMATOGRAFICI)

S. PECORARO A. ROSSETTI N. RUSSO P. SCIMECA

LO STATO DELLE COSE

VIZI PRIVATI, PUBBLICHE VIRTÙ NEL CINEMA ITALIANO

PRESENTAZIONE DI
UGO GREGORETTI

Puoi acquistare questo libro anche in internet www.unita.it/store oppure chiamando il nostro servizio clienti tel. 02.66505065 (lunedì-venerdì dalle h.9.00 alle h.14.00)



In edicola
a soli 3,00 € in più rispetto al prezzo del quotidiano